

VORBLATT

Problem:

Im Juni 2003 wurde die Europäische Kommission durch den Rat ermächtigt, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten andererseits aufzunehmen. Dem Mandat lag die Absicht zugrunde, einen offenen Luftverkehrsraum zu schaffen, der sich anfänglich auf die Gebiete der EU und der USA erstreckt und in dem sich Luftfahrtunternehmen beider Seiten ungehindert niederlassen und ihre Dienstleistungen nach kommerziellen Grundsätzen erbringen und auf fairer und gleicher Grundlage und unter gleichwertigen oder harmonisierten rechtlichen Voraussetzungen miteinander in Wettbewerb treten können. Das Abkommen wurde am 2. März 2007 in Brüssel paraphiert und am 30. April 2007 in Washington unterzeichnet. Da das Abkommen sowohl Angelegenheiten im Kompetenzbereich der Gemeinschaft als auch der Mitgliedstaaten regelt, war es als gemischtes Abkommen zu schließen und bedarf daher der Genehmigung sowohl durch die Europäische Gemeinschaft als auch durch alle Mitgliedstaaten.

Ziel:

Herstellung der Gemeinschaftsrechtskonformität bestehender Luftverkehrsabkommen

Weitgehende Öffnung der Luftverkehrsmärkte zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den USA unter möglichst offener Preisgestaltung

Harmonisierung bei der Anwendung der Rechtssysteme, wie insbesondere im Bereich des Kartell- und Wettbewerbsrechts (Wettbewerb, Beihilfen, Sicherheit).

Inhalt, Problemlösung:

Das vorliegende Abkommen enthält Bestimmungen in den Bereichen Marktzugang, Eigentumsverhältnisse und Kontrolle, kommerzielle Möglichkeiten, Zölle und Gebühren, Benutzungsgebühren, Preisgestaltung, Konvergenz bei der Anwendung von Wettbewerbsregeln, Flug- und Luftsicherheit, staatliche Beihilfen, Umweltschutz, Verbraucherschutz, computergesteuerte Buchungssysteme und institutionelle Regelungen.

Das Abkommen umfasst eine Reihe von Artikeln (Hauptübereinkommen) sowie fünf Anhänge. Die Vorsitzenden der beiden Delegationen haben am 2. März 2007 ebenfalls eine Niederschrift über die Beratungen unterzeichnet.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Förderung der österreichischen Luftverkehrsindustrie.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das Abkommen wurde von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten verhandelt und unterzeichnet und steht in keinem Widerspruch zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normenerzeugungsverfahrens:

Sonderkundmachung gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG

ERLÄUTERUNGEN

Allgemeiner Teil

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten andererseits samt Anlagen ist gesetzändernd bzw. gesetzergänzend und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es enthält keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen und hat nicht politischen Charakter. Das Übereinkommen ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG nicht erforderlich ist. Da durch das Abkommen keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches

der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Der EU-Verkehrsministerrat hat am 5. Juni 2003 der Europäischen Kommission das Mandat für die Verhandlungen mit den USA übertragen. Diese Verhandlungen haben im Jahr 2007 zu einer inhaltlichen Einigung über den Abkommenstext und zur Paraphierung des vorliegenden Abkommens am 2. März 2007 geführt. Es handelt sich um ein gemischtes Abkommen und wird deshalb zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten andererseits geschlossen. Gemäß dem Beschluss der Bundesregierung vom 11. April 2007 (vgl. Pkt. 34 des Beschl. Prot. Nr. 9) und der entsprechenden Ermächtigung durch den Herrn Bundespräsidenten wurde das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits samt Anlagen am 25. April 2007 durch die Mitgliedstaaten, unter Abgabe einer einseitigen Erklärung Österreichs über die vorläufige Anwendung, und am 30. April 2007 durch die Europäische Gemeinschaft, vertreten durch Ratsvorsitz und Kommission, und die Vereinigten Staaten von Amerika unterzeichnet.

Da eine vorläufige Anwendung des Abkommens vorgesehen ist, hat Österreich anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens die Erklärung abgegeben, dass es eine vorläufige Anwendung des Abkommens erst ab dem Zeitpunkt vornehmen kann, zu dem es der Europäischen Gemeinschaft als dem Verwahrer des Abkommens den Abschluss seiner für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen innerstaatlichen Verfahren notifiziert hat.

Österreich hat in den entsprechenden europäischen Gremien die im Rahmen des Mandats von der Europäischen Kommission erzielten Verhandlungsergebnisse anerkannt und unterstützt.

Besonderer Teil

Zu Art. 1:

Dieser Artikel enthält die Definitionen der im Abkommen verwendeten Begriffe („Abkommen“, „Luftverkehr“, „ICAO-Abkommen“, „Vollkosten“, „internationaler Luftverkehr“, „Vertragspartei“, „Preis“, „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“, „Gebiet“, „Benutzungsgebühr“)

Zu Art. 2:

Art. 2 regelt, dass jede Vertragspartei den Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gibt, bei der Durchführung des durch das Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

Zu Art. 3:

Die Bestimmungen über die Verkehrsrechte sind in Art. 3 verankert und beziehen sich vor allem auf die internationalen Luftstrecken zwischen den Punkten in der EU und in den USA und darüber hinaus (in beiden Richtungen), sowie die näheren operationellen Bestimmungen. Die Flugfrequenzen und die -kapazität können von den Luftfahrtunternehmen frei festgelegt werden und obliegen keinen Beschränkungen.

Zu Art. 4 und Art. 5:

Art. 4 und **5** regeln die gegenseitige Erteilung und den Widerruf von Genehmigungen (Betriebslaubnissen und technischen Zulassungen) an Luftfahrtunternehmen. Die Erteilung sollte rasch erfolgen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Zum Beispiel müssen die substanziellen Eigentumsanteile und die wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in den USA bzw. in einem oder mehreren EU-Mitgliedstaaten und/oder bei deren Staatsangehörigen liegen (d.h. für die EU-Seite die Möglichkeit der Gemeinschaftsdesignierung). Die Vertragsparteien können unter bestimmten Voraussetzungen die Genehmigungen widerrufen, aussetzen oder einschränken bzw. den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei aussetzen oder einschränken. Dieses Recht sollte grundsätzlich erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei wahrgenommen werden.

Zu Art. 6:

Dieser Artikel enthält zusätzliche Regelungen betreffend Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle, er muss gemeinsam mit Anhang 4 gelesen werden, der die genaueren Bestimmungen enthält.

Zu Art. 7:

Art. 7 regelt Einzelheiten über die Anwendung von Rechtsvorschriften, beim Einflug in das, beim Ausflug aus dem und beim Aufenthalt im Gebiet einer Vertragspartei.

Zu Art. 8:

Art. 8 regelt die Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen in Bezug auf die Flugsicherheit (Safety) durch die zuständigen Behörden der Vertragsparteien. Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei können Konsultationen mit anderen zuständigen Behörden über die von diesen Behörden eingehaltenen Standards in Bezug auf Luftverkehrseinrichtungen, Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der von diesen Behörden beaufsichtigten Luftfahrtunternehmen verlangen.

Zu Art. 9:

Art. 9 behandelt die Luftsicherheit und enthält Regelungen in Bezug auf entsprechende Luftsicherheitsstandards und Handlungsverpflichtungen einschließlich Luftsicherheitsmaßnahmen wie zum Beispiel Sofortmaßnahmen gegen eine spezifische Sicherheitsbedrohung. Die Vertragsparteien gewähren einander jede erforderliche Unterstützung, um Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards und geeigneten empfohlenen Praktiken, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden. Im Falle einer widerrechtlichen Handlung gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen. Es gibt auch ein Prozedere für den Fall, dass eine Vertragspartei von den Bestimmungen des Artikels abweicht.

Zu Art. 10:

Art. 10 räumt den Luftfahrtunternehmen eine Reihe kommerzieller Möglichkeiten beispielsweise in Bezug auf die Errichtung von Niederlassungen zur Verkaufsförderung, den Einsatz des eigenen Fachpersonals, Bodenabfertigung, Beteiligung am Verkauf von Luftbeförderungsleistungen, Konvertierung und Überweisung örtlicher Einnahmen, Möglichkeiten im Rahmen von Vertriebskooperation, zum Beispiel Code sharing, Wet-leasing (Einmietung eines Flugzeuges mit Kabinenbesatzung) und Franchise- und Markenvereinbarungen.

Zu Art. 11:

Art. 11 regelt Einzelheiten über Zölle und Gebühren.

Zu Art. 12:

Art. 12 enthält Bestimmungen über angemessene Benutzungsgebühren an die Luftfahrtunternehmen.

Zu Art. 13:

Art. 13 beinhaltet Regelungen über die Preisgestaltung. Die Preise für Luftverkehrsdienste sind frei festzusetzen und sind keiner Genehmigung oder Vorlage zu unterwerfen. Die Luftfahrtunternehmen werden jedoch verpflichtet, auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über ihre Preisgestaltung den zuständigen Behörden zu ermöglichen. Die Einführung oder Beibehaltung eines Preises, der von einem Luftfahrtunternehmen der USA für den internationalen Luftverkehr zwischen einem Punkt in einem Mitgliedstaat und einem Punkt in einem anderen Mitgliedstaat erhoben werden soll oder erhoben wird, muss in Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 oder einer nicht restriktiveren Nachfolgerechtsvorschrift erfolgen.

Zu Art. 14:

Im Art. 14 wird festgestellt, dass staatliche Beihilfen und Subventionen nachteilige Auswirkungen auf den Wettbewerb haben können. Ein Rahmen für die Beilegung diesbezüglicher Probleme zwischen den Vertragsparteien wird in Art. 14 festgelegt.

Zu Art. 15:

In Art. 15 wird die Bedeutung des Umweltschutzes im internationalen Luftverkehrssektor anerkannt. Die Vertragsparteien erkennen an, dass Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer internationalen Luftverkehrspolitik sorgfältig abgewogen werden müssen. Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutznormen für den Luftverkehr zu beachten, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden.

Zu Art. 16:

Art. 16 enthält Bestimmungen im Hinblick auf den Verbraucherschutz.

Zu Art. 17:

Art. 17 regelt die computergesteuerten Buchungssystemen (CRS).

Zu Art. 18:

In Art. 18 wird ein Gemeinsamer Ausschuss errichtet sowie der Aufgabenbereich definiert. Zu den Aufgaben des Ausschusses gehören unter anderen die Überprüfung der Anwendung des Abkommens, die Evaluierung der Auswirkungen des Abkommens, die Lösung von Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung des Abkommens sowie die Erwägung der Möglichkeiten für die Weiterentwicklung des Abkommens.

Zu Art. 19:

Art. 19 legt fest, wie bei Streitigkeiten bezüglich Anwendung und Auslegung des Abkommens vorzugehen ist (Schiedsverfahren).

Zu Art. 20:

Unter Berücksichtigung der Bedeutung des Wettbewerbs zwischen den Luftfahrtunternehmen des transatlantischen Marktes verpflichten sich die Vertragsparteien im Art. 20, ihre jeweiligen Wettbewerbsvorschriften zum Schutze und zur Förderung des Wettbewerbs anzuwenden. Die Zusammenarbeit der Wettbewerbsbehörden wird ebenfalls in diesem Artikel hervorgehoben.

Der Artikel ist gemeinsam mit Anhang II zu lesen, der die Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen von Bedeutung für die Luftverkehrsbranche regelt.

Zu Art. 21:

Die Weiterführung der Verhandlungen zur weiteren Öffnung des Marktes wird angestrebt. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Verhandlungen spätestens 60 Tage nach dem Beginn der vorläufigen Anwendung des Abkommens zu beginnen (die zweite Phase des Luftverkehrsabkommens). Die Agenda für die weiterführenden Verhandlungen wird im Art. 21 festgelegt. Der Artikel enthält die Möglichkeit, Rechte auszusetzen, wenn kein weiterführendes Abkommen erzielt wird.

Zu Art. 22:

Art. 22 regelt das Verhältnis des Abkommens zu bestehenden bilateralen Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und den Mitgliedstaaten, bzw. zu multilateralen Abkommen. Mit Art. 22 werden die bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten mit den USA während der vorläufigen Anwendung ausgesetzt. Mit dem Inkrafttreten des Abkommens werden die bilateralen Abkommen durch das vorliegende Abkommen ersetzt.

Zu Art. 23 bis 26:

Die Vorschriften über die Kündigung des Abkommens sind in Art. 23 verankert.

Art. 24 legt fest, dass das Abkommen und alle seine Änderungen bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert werden.

Art. 25 normiert die vorläufige Anwendung des Abkommens.

Art. 26 regelt das Inkrafttreten des Abkommens.

Zu Anhang I

In Anhang I Abschnitt 1 werden die mit den Vereinigten Staaten bestehenden bilateralen Verträge der Mitgliedstaaten aufgelistet. Anhang I Abschnitt 2 enthält Sonderbestimmungen über die Gebiete Dänemarks, Frankreichs und Vereinigten Königreichs. Anhang I Abschnitt 3 enthält eine Sonderbestimmung über Gewährung von Frachtrechten. Anhang I Abschnitt 4 beinhaltet Übergangsbestimmungen hinsichtlich Irlands.

Zu Anhang II

Anhang II beinhaltet Bestimmungen über Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen von Bedeutung für die Luftverkehrsbranche (Inhalt des Anhangs: Art. 2: Zweck, Art. 3: Begriffsbestimmungen, Art. 4: Bereiche der Zusammenarbeit, Art. 5: Nutzung und Offenlegung von Informationen, Art. 6: Umsetzung).

Zu Anhang III

Anhang III enthält nähere Ausführungen zu staatlichen US-Beförderungsaufträgen. Laut dem Anhang III können die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft unter bestimmten Bedingungen US-Regierungsmitglieder befördern

Zu Anhang IV

Anhang IV enthält zusätzliche Regelungen betreffend Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle.

Art. 1 des Anhangs IV regelt Eigentumsrechte einer Vertragspartei an Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Paragraph 3 des Art. 1 regelt, dass die substanziellen Eigentumsanteile und die wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft in einem oder mehreren Mitgliedsländern des Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums (ECAA) und/oder bei deren Staatsangehörigen liegen können.

Art. 2 regelt Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen von Drittländern.

Art. 3 und die Anlage zum Anhang IV enthalten nähere Ausführungen zu Kontrolle von Luftfahrtunternehmen.

Zu Anhang V

Anhang V enthält nähere Bestimmungen über Franchise- und Markenvereinbarungen. Es steht den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei unter bestimmten Bedingungen frei, Franchise- oder Markenvereinbarungen zu schließen und Bedingungen in Bezug auf den Markenschutz und betriebliche Aspekte zu vereinbaren.

Sonderkundmachung:

Die Bundesregierung hat beschlossen, dem Nationalrat vorzuschlagen, anlässlich der Genehmigung des Staatsvertrages zu beschließen, dass die französische Sprachfassung dieses Staatsvertrages gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG dadurch kundzumachen ist, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten aufliegt.

Daran anknüpfend wurde mit Rücksicht auf eine sparsame und zweckmäßige Verwaltung gemäß § 23 Abs. 2 GOG-NR von der Vervielfältigung und Verteilung dieser Sprachfassung Abstand genommen. Die gesamte Regierungsvorlage liegt in der Parlamentsdirektion zur Einsicht auf. Überdies ist diese Regierungsvorlage mit allen Sprachfassungen auf der Homepage des Parlaments unter <http://www.parlament.gv.at> abrufbar.